Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6368**

14. Wahlperiode 18. 06. 2001

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Personalsituation in der Seeschifffahrt

Die deutschen Reedereien suchen seit Jahren nautisches und technisches Führungspersonal. Auf Grund der Altersstruktur der Patentinhaber und der nach wie vor nicht ausreichenden Bewerberzahlen an den entsprechenden (Fach-)Hochschulen wird sich die Personalsituation in den kommenden Jahren weiter zuspitzen. Zusätzlich haben sich die Ausbildungsgänge im Zuge der Umsetzung europäischer Regelungen und Vereinbarungen in nationales Recht verändert, was möglicherweise zum Verlust der Attraktivität der seemännischen Ausbildung beigetragen haben könnte.

1. Welche (Fach-)Hochschulen bilden nautisches und technisches Personal für die Schifffahrt aus?

Die Ausbildung im Hochschulbereich erfolgt ausschließlich an Fachhochschulen. Hierbei handelt es sich um folgende Einrichtungen:

Hochschule Bremen	Nautik
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik
Fachhochschule Flensburg	Schiffsbetrieb, Schiffsbetriebstechnik
Fachhochschule Hamburg	Schiffsbetrieb
Fachhochschule Oldenburg/ Ostfriesland/Wilhelmshaven (Elsfleth, Leer)	Seeverkehr
Fachhochschule Wismar (Warnemünde)	Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik, Nautik, Verkehrsbetrieb

Die Ausbildung an der Fachhochschule Hamburg läuft aus, Studienanfänger werden nicht mehr aufgenommen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Bildung und Forschung vom 18. Juni 2001 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie haben sich die Studierendenzahlen in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Nach der amtlichen Statistik ist in den nautischen Studiengängen die Zahl der Studierenden vom Wintersemester 1995/96 bis zum Wintersemester 1999/2000 von 619 auf 695 gestiegen. Bei jährlichen Schwankungen lag die Zahl der Studienanfänger im Durchschnitt über 200.

Die amtliche Statistik weist die Studiengänge Schiffstechnik und Schiffbau gemeinsam aus. Hier betrug die Anzahl der Studierenden im Wintersemester 1995/96 insgesamt 765, sank dann auf 705 im Wintersemester 1997/98 ab und erreichte im Wintersemester 1999/2000 die Zahl 743. Eine vergleichbare Entwicklung hat die Zahl der Studienanfänger durchlaufen: Im gleichen Zeitraum ist sie von 168 auf 121 abgesunken und dann auf 159 wieder angestiegen.

3. Wie haben sich die Absolventenzahlen in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Angaben der amtlichen Prüfungsstatistik liegen bis zum Jahr 1999 vor. Danach betrug die Zahl der Prüfungen im Studiengang Nautik/Seefahrt im Jahr 1995 insgesamt 117, erreichte 1997 131 und fiel bis 1999 auf 81 ab.

In den Studiengängen Schiffstechnik und Schiffbau stieg die Zahl der Prüfungen von 51 (1995) auf 63 (1996) an, sank dann bis 1998 auf 48 ab und erreichte 1999 die Zahl von 56. Soweit Angaben für einzelne Hochschulen vorliegen, hat sich die Zahl der Prüfungen im Studiengang Schiffstechnik von 1995 bis 1999 etwa halbiert.

4. Wie viel Absolventen wurden in den letzten Jahren als nautisches und technisches Führungspersonal eingestellt?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben der Reeder vor, wie viele Absolventen von ihnen in den letzten Jahren als Führungspersonal eingestellt worden sind. Auf dem Arbeitsmarkt sind jedoch kaum arbeitssuchende Schiffsoffiziere vorhanden.

5. Gibt es Prognosen, wie sich die Studierendenzahlen in den nächsten fünf Jahren entwickeln werden?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Prognosen der für die Vorhaltung von schulischen Ausbildungskapazitäten zuständigen Länder vor.

6. Nachdem die internationale Vereinbarung STCW 95 am 28. Juli 1998 in deutsches Recht umgesetzt wurde und nun fast drei Jahre in Kraft ist, wie beurteilt die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit der eingliedrigen Ausbildung?

Da erst ein neuer Ausbildungsgang durchlaufen wurde, kann eine zuverlässige Beurteilung noch nicht vorgenommen werden. Die ersten Erkenntnisse sind insgesamt positiv zu werten.

7. Ist nach STCW 95 eine Umstellung auf eine zweigliedrige Ausbildung zulässig?

Ja

8. Würde dies nach Meinung der Bundesregierung die Attraktivität der Ausbildung erhöhen?

Nein. Die eingliedrige Ausbildung ermöglicht es den Bewerbern, auf allen Schiffen tätig zu sein und hat deshalb Anteil an der Attraktivität der Ausbildung.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit der nach §§ 15 f. der Schiffsoffiziersausbildungsverordnung geforderten 6-monatigen Praktikumszeit für Schiffsmechaniker?

Es handelt sich nicht um ein Praktikum, sondern um eine Seefahrtzeit im Maschinendienst, die es Schiffsmechanikern und -innen erlaubt, vor Aufnahme des Studiums gegenüber Bewerbern mit einer anderen Ausbildung des Berufsfeldes Metalloder Elektrotechnik eine um 6 Monate kürzere Seefahrtzeit im Maschinendienst abzuleisten. Die in der Schiffsoffiziersausbildungsverordnung festgelegten Seefahrtzeiten zum Erwerb nautischer oder technischer Befähigungszeugnisse sind zur nationalen Umsetzung des 1995 revidierten Internationalen STCW-Übereinkommens von 1978 zwingend notwendig.

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele Bewerber wegen mangelnder Seediensttauglichkeit nicht eingestellt werden können?

Die Statistik des Seeärztlichen Dienstes der See-Berufsgenossenschaft weist – bezogen auf die Gesamtzahl der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen – folgende Gesamtzahlen von Neubewerbern für Schiffe unter der Bundesflagge aus:

Jahr	Gesamtzahl der SDT-Untersuchungen	Gesamtzahl der Neubewerber mit Mängeln der Seediensttauglichkeit
1996	3 500 Neubewerber 13 714 Nachuntersuchungen 17 214 Gesamt	130
1997	3 615 Neubewerber 12 624 Nachuntersuchungen 16 239 Gesamt	115
1998	4 079 Neubewerber 12 508 Nachuntersuchungen 16 587 Gesamt	159
1999	4 732 Neubewerber 12 791 Nachuntersuchungen 17 523 Gesamt	300
2000	1 870 Neubewerber 13 983 Nachuntersuchungen 15 853 Gesamt	196

11. Hält die Bundesregierung die strengen Anforderungen an die Seediensttauglichkeit noch für zeitgemäß?

Die Anforderungen an die Seediensttauglichkeit in der deutschen Seediensttauglichkeitsverordnung entsprechen im Wesentlichen den vorhandenen internationalen Vorgaben zur Seediensttauglichkeits-Beurteilung.

12. Plant die Bundesregierung eine Herabsetzung der Anforderungen an die Seediensttauglichkeit?

Sollten sich künftig – auch im internationalen Bereich – Anhaltspunkte ergeben, dass gegebenenfalls bestimmte Anforderungen anzupassen sind, wird die Bundesregierung entsprechende Änderungen vornehmen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333